Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

9 — 97105 — 6342/62

Bonn, den 13. Februar 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 30. April 1962 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Peru über den Luftverkehr

mit Begründung sowie den deutschen und spanischen Wortlaut des Abkommens und eine Denkschrift hierzu mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 253. Sitzung am 8. Februar 1963 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Entwurf keine Einwendungen zu erheben. Er ist der Ansicht, daß das Gesetz seiner Zustimmung bedarf.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Ludwig Erhard

Druck: Bundesdruckerei Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger,
Bad Godesberg, Goethestr. 54, Postfach 821
Telefon 6 35 51

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 30. April 1962 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Peru über den Luftverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Lima am 30. April 1962 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Peru über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 17 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Abkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 und Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Biersteuer berühren.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 17 Abs. 2 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes, abgesehen von den Kosten, die durch eine etwaige Anrufung des Schiedsgerichts entstehen können, nicht mit Kosten belastet.

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Peru über den Luftverkehr

Convenio entre la República Federal de Alemania y la República del Perú sobre Transporte Aéreo

DIE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

und

DIE REPUBLIK PERU

haben in dem Wunsche, den Luftverkehr zwischen ihren entsprechenden Hoheitsgebieten und außerhalb von diesen zu regeln, zum Zwecke eines Abkommens darüber folgende außerordentliche Bevollmächtigte ernannt:

Die Bundesrepublik Deutschland

Seine Exzellenz Herrn Heinrich Northe,
außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter in Peru;

die Republik Peru

Herrn Dr. Luis Alvarado Garrido,
Minister für Auswärtige Angelegenheiten,

und

Herrn Generalleutnant der Luftwaffe Salvador Noya Ferré,
Luftfahrt-Minister,

welche nach Austausch ihrer Vollmachten und nachdem sie diese für gut und richtig befunden hatten, folgendes vereinbart haben:

LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

y

LA REPÚBLICA DEL PERÚ,

deseando reglamentar el transporte aéreo entre sus respectivos territorios y fuera de ellos, han designado, con el fin de celebrar un Convenio sobre la materia, a los siguientes Plenipotenciarios:

La República Federal de Alemania

al Excelentísimo señor Heinrich Northe,
Embajador Extraordinario y Plenipotenciario en el Perú;

La República del Perú,

al señor doctor Luis Alvarado Garrido,
Ministro de Relaciones Exteriores,

y al Teniente General F. A. P. Salvador Noya Ferré,
Ministro de Aeronáutica,

quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes y haberlos encontrado en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Artikel 1

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

a) „Luftfahrtbehörde": in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland der Bundesminister für Verkehr, in bezug auf die Republik Peru der Luftfahrt-Minister oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) „bezeichnetes Unternehmen": ein Luftverkehrsunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet", „Fluglinienverkehr", „internationaler Fluglinienverkehr" und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt in der jeweils letztgültigen Fassung festgelegte Bedeutung.

Artículo 1

(1) Para los fines de este Convenio, a menos que en el texto se estipule de otro modo,

a) el término "autoridad aeronáutica" se referirá, en el caso de la República Federal de Alemania, al Ministro Federal de Transportes, en el caso de la República del Perú, al Ministro de Aeronáutica o en ambos casos a cualquier otra persona o institución autorizada para asumir las funciones ejercidas por estas autoridades;

b) el término "línea aérea designada" se referirá a una empresa de transporte aéreo que una Parte contratante haya designado por escrito a la otra Parte contratante de acuerdo con el Artículo 3 de este Convenio como una línea aérea que se dedicará a servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2;

(2) Los términos "territorio", "servicio aéreo", "servicio aéreo internacional" y "escala para fines no comerciales" tienen para la aplicación de este Convenio la acepción fijada en los articulos 2 y 96 de la Convención de Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944 en su respectiva redacción últimamente vigente.

Artikel 2

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinien-

Artículo 2

(1) Cada Parte contratante garantizará a la otra Parte contratante, a fin de que las líneas aéreas designadas

verkehrs durch die bezeichneten Unternehmen auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien

das Recht, ihr Hoheitsgebiet unter Benutzung der Luftstraßen, wie sie von jeder Vertragspartei festgelegt werden, ohne Landung zu überfliegen,

das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen und

das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet an den Punkten, die in den nach Absatz 2 festgelegten Linien aufgeführt sind, zu landen, um Fluggäste, Post und/oder Fracht gewerblich aufzunehmen und abzusetzen

(2) Die Linien, auf welchen die bezeichneten Unternehmen der beiden Vertragsparteien berechtigt sind, internationalen Fluglinienverkehr zu betreiben, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der durch Notenwechsel zu vereinbaren ist.

puedan realizar los servicios aéreos internacionales en las rutas fijadas conforme al párrafo 2:

el derecho de volar sobre su territorio sin hacer escala en él, siguiendo las rutas establecidas por cada Parte Contratante,

el derecho de hacer escalas en su territorio con fines no comerciales,

el derecho de hacer escalas en los puntos de su territorio designados en las rutas fijadas conforme al párrafo 2 con objeto de tomar o descargar con fines comerciales pasajeros, materia postal y/o carga.

(2) Las rutas en las cuales las líneas aéreas designadas, de las dos Partes contratantes, estarán autorizadas a verificar los servicios aéreos internacionales, serán especificadas en un plan de rutas, que se acordará por cambio de notas.

Artikel 3

(1) Der Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Abs. 1 genannten Rechte gewährt sind, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat, und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, wird vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 und vorbehaltlich des Artikels 9 die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs unverzüglich erteilen.

(3) Jede Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei kann einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der in Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

Artículo 3

(1) Los servicios aéreos internacionales en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, pueden ser inaugurados en cualquier tiempo, siempre que

a) la Parte contratante a la cual se le hayan concedido los derechos especificados en el párrafo (1) del Artículo 2, hubiese designado por escrito una o más líneas aéreas, y

b) que la Parte contratante que otorgue estos derechos hubiese autorizado a la línea aérea o a las líneas aéreas designadas para la inauguración de los servicios aéreos.

(2) A reserva de lo estipulado en los párrafos (3) y (4) de este Artículo, y de lo acordado en el Artículo 9 de este Convenio, la Parte contratante que otorgue estos derechos dará sin demora la autorización antes mencionada para el servicio aéreo internacional.

(3) Cada una de las Partes contratantes tiene el derecho de exigir a la línea aérea designada por la otra Parte contratante, que presente pruebas de que está en condiciones de satisfacer las exigencias establecidas por las leyes y reglamentos de la respectiva Parte contratante para la realización del tráfico aéreo internacional.

(4) Cada una de las Partes contratantes puede impedir el ejercicio de los derechos concedidos en el Artículo 2 de este Convenio a qualquier línea aérea designada por la otra Parte contratante si tal línea aérea fuese incapaz de probar, cuando se solicite, que una parte esencial de la propiedad y el control efectivo de dicha línea aérea corresponden a nacionales o corporaciones de la otra Parte contratante o a esta misma.

Artikel 4

(1) Jede Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Abs. 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze und sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht befolgt oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 3 Abs. 4 nicht erbracht wird. Von diesem Recht wird jede Vertragspartei nur nach einer Konsultation nach Artikel 13 Gebrauch machen, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebes oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artículo 4

(1) Cada una de las Partes contratantes puede revocar, o limitar fijando condiciones, la autorización concedida conforme al párrafo (2) del Artículo 3 en el caso de que una línea aérea designada no cumpla con las leyes y reglamentos de la Parte contratante que le concedió los derechos, o no cumpla las disposiciones estipuladas en este Convenio o las obligaciones que de ellas se deriven. Esto regirá también si no se facilita la prueba mencionada en el párrafo (4) del Artículo 3. Cada Parte contratante ejercerá este derecho solamente después de una consulta de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 13 de este Convenio, a menos que sea necesario proceder a una inmediata suspensión del servicio o fijar condiciones con el fin de evitar posteriores infracciones de las leyes o reglamentos.

(2) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an die andere Vertragspartei ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes unter den Voraussetzungen des Artikels 3 zu ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 5

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

(1) Die Vertragsparteien gewähren hinsichtlich der Luftfahrzeuge, die von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei ausschließlich im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, die folgenden Vergünstigungen:

1. Die von einem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen üblichen Ausrüstungsgegenstände und Ersatzteile, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben.

2. Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände,
   a) die aus den unter Nummer 1 genannten Luftfahrzeugen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung ausgebaut oder sonst von Bord gebracht und dort gelagert werden, oder
   b) die für diese Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden,

   bleiben frei von den in Nummer 1 bezeichneten Zöllen und sonstigen Abgaben, wenn sie unter Zollüberwachung in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden oder aus dem Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt werden. Die gleiche Befreiung wird für Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände gewährt, die unter Zollüberwachung aus entsprechenden Lagern anderer Luftfahrtunternehmen entnommen und in die genannten Luftfahrzeuge eingebaut oder sonst an Bord genommen werden.

3. Luftfahrtbetriebsstoffe, die an Bord der unter Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingebracht werden, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben, wenn sie an Bord dieser Luftfahrzeuge verwendet werden, und zwar auch auf dem Teil der Flüge, der zwischen Punkten der nach Artikel 2 festgelegten Linien im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei stattfindet. Das gleiche gilt auch für Luftfahrtbetriebsstoffe, die zur Versorgung dieser Luftfahrzeuge für Rechnung eines bezeichneten Unternehmens in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung eingeführt und dort gelagert werden. Für Luftfahrt-

(2) Cada una de las Partes contratantes tendrá el derecho de sustituir, mediante comunicación escrita a la otra Parte contratante, una línea aérea designada por otra línea aérea, en las condiciones del Artículo 3 de este Convenio. La nueva línea aérea designada gozará de los mismos derechos y tendrá las mismas obligaciones que la línea aérea a la que sustituye.

Artículo 5

Las cargas impuestas en el territorio de soberanía de cada una de las Partes contratantes por el uso de aeropuertos y otras ayudas para la navegación aérea por parte de las aeronaves de una línea aérea designada de la otra Parte contratante, no serán más altas que las que paguen las aeronaves de una línea aérea nacional en los servicios aéreos internacionales similares.

Artículo 6

(1) Cada una de las Partes contratantes concederá en lo que respecta a las aeronaves utilizadas exclusivamente en el servicio aéreo internacional por una línea aérea designada por la otra Parte contratante, las siguientes ventajas:

1. Las aeronaves utilizadas por una línea aérea designada de una Parte contratante, que vuelen al territorio de la otra Parte contratante, salgan de éste o vuelen a través de éste, así como también el equipo corriente y las piezas de repuesto que se llevan a bordo de dichas aeronaves, estarán exentos de derechos aduaneros y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías.

2. Piezas de repuesto y partes del equipo que son
   a) desmontadas de las aeronaves mencionadas en el punto 1 arriba mencionado, o bien retiradas de otra manera de a bordo y almacenadas en el territorio de la otra Parte contratante, bajo vigilancia aduanera, o
   b) introducidas, y almacenadas para dichas aeronaves, en el territorio de la otra Parte contratante, bajo vigilancia aduanera,

   estarán exentas de derechos y otros gravámenes mencionados en el punto 1, cuando se instalen o se lleven de otra manera a bordo de dichas aeronaves, bajo vigilancia aduanera, o sean exportadas nuevamente de otro modo del territorio de esta Parte contratante.

   La misma exención de todos los derechos se concederá para las piezas de repuesto y partes del equipo tomadas de los depósitos correspondientes de otras empresas aéreas que sean instaladas o llevadas de otra manera a bordo de dichas aeronaves bajo vigilancia aduanera.

3. El combustible y los lubrificantes a bordo de las aeronaves arriba mencionadas en el punto 1 e introducidos en el territorio de la otra Parte contratante quedan libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías, si se consumen a bordo de esas aeronaves y esto se aplica también a cualquier vuelo que tenga lugar entre puntos de las rutas fijadas de acuerdo con el Artículo 2 de este Convenio en el territorio de aquella Parte contratante. Esto deberá del mismo modo aplicarse al combustible y lubrificantes que por cuenta de una línea aérea designada sean importados y almacenados en el territorio de la otra Parte contratante bajo vigilancia aduanera, con el fin de abastecer dicha aeronave.

betriebsstoffe, die im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei unter Zollüberwachung an Bord der Flugzeuge eines bezeichneten Unternehmens genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, werden weder die genannten Zölle und sonstigen Abgaben noch etwaige besondere Verbrauchsabgaben erhoben, mit denen die Luftfahrtbetriebsstoffe in diesem Vertragsstaat belastet sind.

4. Die an Bord der unter Nummer 1 genannten Luftfahrzeuge eingebrachten Nahrungs- und Genußmittel, die zum Verbrauch durch die Fluggäste und Besatzungsmitglieder bestimmt sind, dürfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei frei von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben zum alsbaldigen Verbrauch an Bord ausgegeben werden, falls die Luftfahrzeuge bei Zwischenlandungen ständig zollamtlich überwacht werden.

(2) Soweit für die in Absatz (1) genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

Artikel 7

(1) Den bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei ist in billiger und gleicher Weise Gelegenheit zu geben, den Fluglinienverkehr auf jeder nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linie zu betreiben.

(2) Bei dem Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien hat ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht zu nehmen, damit der ganz oder teilweise auf den gleichen Linien von diesem Unternehmen betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien soll vor allem dazu dienen, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, die das Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieses Unternehmens, Beförderungen zwischen den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, ist im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so auszuüben, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Nachfrage nach Verkehrsmöglichkeiten von und nach dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei die das Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebes der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

Artikel 8

(1) Die bezeichneten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens einen Monat/dreißig Tage vor Aufnahme des Fluglinienver-

Los combustibles y lubrificantes tomados a bordo por las aeronaves de una línea aérea designada bajo vigilancia aduanera, en el territorio de la otra Parte contratante y usados en los servicios aéreos internacionales, no estarán sujetos a los derechos anteriormente mencionados u otros gravámenes, ni tampoco a cualquier impuesto especial de consumo que pudiese aplicarse a los combustibles y lubrificantes en el territorio de soberanía de aquella Parte contratante.

4. Los alimentos y estimulantes introducidos a bordo de las aeronaves mencionadas en el punto 1, destinados para el consumo de los pasajeros y miembros de la tripulación, pueden ser distribuídos en el territorio de la otra Parte contratante para su inmediato consumo a bordo, libres de derechos de aduana y otros gravámenes impuestos a las importaciones, exportaciones o tránsito de mercaderías, siempre que dichas aeronaves estén continuamente vigiladas por las autoridades aduaneras en los aterrizajes intermedios.

(2) En tanto que no se perciben derechos sobre las mercaderías enumeradas en el párrafo 1, dichas mercaderías no están sujetas a las prohibiciones y restricciones económicas sobre importación, exportación y tránsito que, de otra manera, pudiesen ser aplicadas.

Artículo 7

(1) Las líneas aéreas designadas de cada una de las Partes contratantes gozarán de justas e iguales posibilidades para realizar el servicio en cualquier ruta especificada conforme al párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio.

(2) En la realización del servicio aéreo internacional en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, una línea aérea designada de una de las Partes contratantes deberá tener en consideración los intereses de una línea aérea designada de la otra Parte contratante, a fin de no afectar indebidamente los servicios aéreos que esta última línea aérea mantiene en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) El servicio aéreo internacional en cualquiera de las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio deberá tener como primordial objetivo ofrecer una capacidad adecuada para satisfacer las demandas previsibles de tráfico para y del territorio de la Parte contratante que designa la línea aérea. El derecho de esta línea aérea para efectuar transportes entre los puntos de una ruta especificados de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2 de este Convenio que se encuentren localizados en el territorio de la otra Parte contratante, y los puntos localizados en un tercer país o países, deberá ser ejercido en interés de un desenvolvimiento ordenado del tráfico aéreo internacional, de suerte que aquella capacidad tenga en cuenta

a) la demanda de tráfico para y del territorio de la Parte contratante que haya designado la línea aérea,

b) la demanda de tráfico existente en las zonas que cruzan los servicios aéreos, teniendo en cuenta los servicios locales y regionales;

c) las exigencias económicas de un servicio aéreo de tránsito.

Artículo 8

(1) Las líneas aéreas designadas deberán comunicar a las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes, por lo menos con treinta días de anticipación a la

kehrs auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien die Art der Dienste, die vorgesehenen Flugzeugmuster und die Flugpläne mit. Entsprechendes gilt für spätere Änderungen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei wird der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen übermitteln, die billigerweise angefordert werden können, um das auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien von einem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen haben alle Angaben zu enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 9

(1) Die Tarife, die auf den nach Artikel 2 Abs. 2 festgelegten Linien für Fluggäste und Fracht anzuwenden sind, werden unter Berücksichtigung aller Umstände, wie der Kosten des Betriebes, eines angemessenen Gewinns, der besonderen Gegebenheiten der verschiedenen Linien und der von anderen Unternehmen, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, angewendeten Tarife festgesetzt. Bei der Festsetzung soll nach den Bestimmungen der folgenden Absätze verfahren werden.

(2) Die Tarife werden, wenn möglich, für jede Linie zwischen den beteiligten bezeichneten Unternehmen vereinbart. Hierbei sollen sich die bezeichneten Unternehmen nach den Beschlüssen richten, die auf Grund des Tariffestsetzungsverfahrens des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) angewendet werden können, oder die bezeichneten Unternehmen sollen nach einer Beratung mit den Luftverkehrsunternehmen dritter Staaten, welche die gleiche Linie ganz oder teilweise betreiben, die Tarife wenn möglich unmittelbar miteinander vereinbaren.

(3) Die auf diese Weise vereinbarten Tarife werden den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien spätestens dreißig Tage vor dem in Aussicht genommenen Inkrafttreten zur Genehmigung vorgelegt. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die Luftfahrtbehörden damit einverstanden sind.

(4) Kommt zwischen den bezeichneten Unternehmen eine Vereinbarung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich eine Vertragspartei mit den ihr nach Absatz 3 zur Genehmigung vorgelegten Tarifen nicht einverstanden, so sollen die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien die Tarife derjenigen Linien und Linienteile, für die eine Übereinstimmung nicht zustande gekommen ist, in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen.

(5) Wird zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien ein Einvernehmen nach Absatz 4 nicht erzielt, so findet Artikel 14 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, hat die Vertragspartei, die sich mit einem Tarif nicht einverstanden erklärt hat, das Recht, von der anderen Vertragspartei die Aufrechterhaltung des vorher in Kraft befindlichen Tarifs zu verlangen.

Artikel 10

Tritt ein von beiden Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrs-Übereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen aufhebt, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 13 statt.

inauguración de los servicios en las rutas especificadas, de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio, la clase de servicio, los tipos de aeronaves que se van a usar y los itinerarios. Esto se hará igualmente en el caso de que haya posteriores modificaciones.

(2) Las autoridades aeronáuticas de una Parte contratante deberán proporcionar a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante, cuando se solicite, todas las publicaciones periódicas u otros informes estadísticos de las líneas aéreas designadas que puedan solicitarse debidamente con el fin de controlar la capacidad ofrecida por cualquier línea aérea designada de la primera Parte contratante en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio. Tales informes deben contener todos los datos necesarios para determinar el volumen, así como también la procedencia y el destino del tráfico.

Artículo 9

(1) Las tarifas que se cobrarán por pasajes y carga en las rutas especificadas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio serán fijadas tomando en consideración todos los factores relevantes, tales como, el costo de explotación, lucros razonables, las características de las varias rutas y las tarifas cobradas por otras líneas aéreas que operan en las mismas rutas o parte de ellas. Al fijar esas tarifas tendrán que ser observadas las cláusulas de los siguientes puntos:

(2) Las tarifas deben ser fijadas, si es posible, por cada ruta y conforme convenio celebrado entre las respectivas líneas aéreas designadas. Con este fin las líneas aéreas designadas deberán acatar las decisiones aplicables de acuerdo con el sistema de fijación de tarifas de la Asociación del Transporte Aéreo International (IATA), o bien, a ser posible, las líneas aéreas designadas deberán entenderse directamente entre sí previa consulta con las líneas de transportes aéreos de terceros países que operan en las mismas rutas o parte de ellas.

(3) Cualquier tarifa acordada de este modo deberá ser sometida a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes, por lo menos treinta días antes de la fecha fijada para su implantación. Este período puede ser reducido en casos especiales siempre que las autoridades aeronáuticas estén de acuerdo en ello.

(4) No habiéndose llegado a un acuerdo conforme al párrafo (2) de este Artículo entre las líneas aéreas designadas, o si una de las Partes contratantes no estuviera de acuerdo con las tarifas sometidas a su aprobación, conforme al párrafo (3), las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes, deberán, de común acuerdo, fijar las tarifas para aquellas rutas o parte de las mismas, sobre las cuales no se ha llegado a ningún acuerdo.

(5) En el caso de que no se llegase a un acuerdo conforme al párrafo (4) de este Artículo, entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes, deberán aplicarse entonces las cláusulas del Artículo 14 de este Convenio. Hasta que no sea dictada una sentencia arbitral, la Parte contratante que ha manifestado su desaprobación a las tarifas, tiene el derecho de exigir de la otra Parte contratante que mantenga las tarifas anteriores.

Artículo 10

En el caso de que entrase en vigor un convenio general multilateral sobre el transporte aéreo, aceptado por ambas Partes contratantes, prevalecerán entonces las cláusulas del convenio multilateral. Todas las discusiones con el fin de determinar hasta qué punto el presente Convenio será derogado, substituído, modificado o suplementado por las cláusulas del convenio multilateral, se efectuarán de acuerdo con el Artículo 13 de este Convenio.

Artikel 11

Jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei darf in den Flughäfen und Städten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei, in denen es eine eigene Vertretung zu unterhalten beabsichtigt, sein eigenes Personal für seine Geschäfte unterhalten und beschäftigen. Sieht ein bezeichnetes Unternehmen von der Einrichtung einer eigenen Organisation in den Flughäfen im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ab, so soll es nach Möglichkeit die in Betracht kommenden Arbeiten durch das Personal der Flughäfen oder eines bezeichneten Unternehmens im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ausführen lassen.

Artículo 11

Cada una de las líneas aéreas designadas por cualquier Parte contratante puede mantener y emplear su propio personal para sus servicios en los aeropuertos y en las ciudades del territorio de la otra Parte contratante, donde la misma línea aérea se proponga mantener una agencia. Si una línea aérea designada no establece su propia organización en los aeropuertos de la otra Parte contratante, queda entendido que la misma hará realizar el trabajo en cuestión, en la medida de lo posible, por el personal del aeropuerto o de una línea aérea designada de la otra Parte contratante.

Artikel 12

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung und Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artículo 12

Siempre que sea necesario habrá un intercambio de opiniones entre las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes, a fin de lograr una estrecha cooperación e inteligencia en todos los asuntos relacionados con la aplicación e interpretación de este Convenio.

Artikel 13

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans kann eine Vertragspartei jederzeit eine Konsultation beantragen. Das gleiche gilt für die Erörterung der Auslegung und Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 12 ohne Erfolg geblieben ist. Die Konsultation beginnt binnen sechzig Tagen nach Eingang des Antrags.

Artículo 13

Con objeto de examinar enmiendas al presente Convenio o al itinerario, cada una de las Partes contratantes puede solicitar en cualquier momento una consulta. Lo mismo rige para el examen de la interpretación y aplicación del Convenio si, a juicio de una de las Partes contratantes, el cambio de opiniones previsto en el Artículo 12 de este Convenio no ha dado resultado. La consulta empieza dentro de los sesenta días que siguen a la recepción de la demanda.

Artikel 14

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 13 beigelegt werden kann, ist sie auf Verlangen einer der beiden Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der beiden Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von sechzig Tagen, der Obmann innerhalb von neunzig Tagen zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der beiden Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grunde verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennung vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für beide Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den beiden Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artículo 14

(1) De surgir algún desacuerdo respecto a la interpretación o aplicación de este Convenio que no pueda solucionarse de acuerdo con el Artículo 13 de este Convenio, la cuestión será sometida a un tribunal de arbitraje a petición de una de las Partes contratantes.

(2) El tribunal de arbitraje se constituirá en cada caso de forma que cada una de las Partes contratantes designe un árbitra y éstos do común acuerdo designarán un ciudadano de un tercer Estado como árbitro dirimente que nombrarán los Gobiernos de las dos Partes contratantes. Los árbitros serán designados en un plazo de sesenta días y el árbitro dirimente en un plazo de noventa días a partir de la fecha en que una de las Partes contratantes notificó a la otra su propósito de someter el desacuerdo a un arbitraje.

(3) Si non se observan los plazos señalados en el párrafo 2, cada una de las Partes contratantes, a falta de otro acuerdo, puede rogar al Presidente del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que efectúe los nombramientos necesarios. En caso de que el Presidente tenga la nacionalidad de una de las dos Partes contratantes o esté impedido por otras causas, su sustituto en el cargo efectuará los nombramientos necesarios.

(4) El tribunal de artitraje decide por mayoría de votos. Las decisiones son obligatorias para ambas Partes contratantes. Cada una de las Partes contratantes sufraga los gastos de su árbitro así como los de su representación en el procedimiento ante el tribunal de arbitraje; los gastos del árbitro dirimente, así como los demás gastos serán sufragados a partes iguales por las dos Partes contratantes. Por lo demás el tribunal de arbitraje adoptará su propio reglamento.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Abs. 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) zur Registrierung mitgeteilt.

Artikel 16

Dieses Abkommen tritt an die Stelle aller bisherigen Abkommen zwischen den Vertragsparteien auf dem Gebiet des internationalen Fluglinienverkehrs.

Artikel 17

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sollen so bald wie möglich in Bonn ausgetauscht werden.

(2) Das Abkommen tritt dreißig Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

(3) Jede Vertragspartei kann dieses Abkommen jederzeit schriftlich kündigen. Das Abkommen tritt ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

ZUR BEGLAUBIGUNG DESSEN unterschreiben und siegeln die genannten außerordentlichen Bevollmächtigten, die von ihren entsprechenden Regierungen dazu ermächtigt sind, dieses Abkommen.

GESCHEHEN zu Lima, am dreißigsten April 1962, in 2 Urschriften in spanischer und deutscher Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Heinrich Northe

Für die Republik Peru:
Luis Alvarado
S. Noya F.

Artículo 15

Este Convenio, cualquier enmienda que se haga en el mismo y cualquier intercambio de notas de acuerdo con el párrafo (2) del Artículo 2 de este Convenio serán comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional para su registro.

Artículo 16

El presente Convenio substituirá a todos los convenios anteriores existentes sobre servicios aéreos internacionales entre las Partes contratantes.

Artículo 17

(1) El presente Convenio será ratificado. Los instrumentos de ratificación serán canjeados tan pronto como sea posible en Bonn.

(2) Este Convenio entrará en vigor treinta días despúes del canje de los instrumentos de ratificación.

(3) Toda Parte contratante podrá denunciar en todo momento por escrito el presente Convenio. El Convenio deja de estar en vigor un año después de la recepción de la denuncia en la otra Parte contratante.

EN FE DE LO CUAL los Plenipotenciarios mencionados, debidamente autorizados por sus Gobiernos respectivos, firman el presente Convenio y ponen su sello.

HECHO en Lima, a los treinta días del mes de abril de mil novecientos sesentidos, en dos ejemplares originales en los idiomas castellano y alemán, siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por la República Federal de Alemania:
Heinrich Northe

Por la República del Perú:
Luis Alvarado
S. Noya F.

Denkschrift

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, dem deutschen Luftverkehr entsprechende Verkehrsrechte gewähren. Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Das deutsch-peruanische Luftverkehrsabkommen ist das 31. deutsche Luftverkehrsabkommen nach Wiederherstellung der Lufthoheit. Es wurde nach Delegationsverhandlungen, die am 28. Februar und 1. März 1962 in Bonn geführt wurden, am 30. April 1962 in Lima unterzeichnet.

Die beiderseits eingeräumten Verkehrsrechte sind in einem Fluglinienplan festgelegt, der am Tage der Unterzeichnung des Abkommens durch Notenaustausch vereinbart wurde (Artikel 2 Abs. 2 des Abkommens). Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter anpassen zu können.

Nach dem Fluglinienplan sind die von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Luftverkehrsunternehmen berechtigt, folgende Fluglinien zu betreiben:

Von Punkten im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland über Punkte in Paris oder Zürich, Madrid, Lissabon, Santa Maria, franz. Antillen, Caracas, Bogotá, Quito nach Lima und darüber hinaus nach Santiago de Chile in beiden Richtungen.

Die von der Republik Peru bezeichneten Luftverkehrsunternehmen sind berechtigt, folgende Linien zu betreiben:

Von Punkten im Hoheitsgebiet der Republik Peru über Zwischenlandepunkte nach einem Punkt in der Bundesrepublik Deutschland und darüber hinaus in beiden Richtungen.

II. Besonderes

Das Abkommen entspricht im wesentlichen dem deutschen Musterentwurf für zweiseitige Luftverkehrsabkommen.

Artikel 2 behandelt den Fluglinienplan und legt die Rechte fest, welche sich die Vertragsparteien zur Durchführung des Fluglinienverkehrs durch die nationalen Unternehmen gegenseitig einräumen. Gewährt werden das Recht des Überflugs (1. Freiheit), das Recht der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), das Recht, Fluggäste, Post und Fracht abzusetzen (3. Freiheit) und aufzunehmen (4. Freiheit), wobei die Beförderung auch von und nach einem dritten Punkt vorgenommen werden kann (5. Freiheit). Alle Rechte werden nur zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs eingeräumt. Daraus ergibt sich, daß Kabotagerechte, d. h. Rechte zur entgeltlichen Beförderung von Personen, Post oder Fracht innerhalb des Hoheitsgebietes einer Vertragspartei nicht beansprucht werden können.

Artikel 5 räumt Inländerbehandlung bei der Belastung mit Gebühren für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen ein.

Artikel 6 bestimmt, daß Luftfahrtbetriebsstoffe, Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände sowie Nahrungs- und Genußmittel, die bei der Durchführung des Fluglinienverkehrs in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei eingeführt werden, zoll- und abgabenfrei bleiben. Die Regelung hält sich im Rahmen des geltenden Rechts.

Artikel 7 gewährleistet, daß die Beförderungsangebote (Nutzlast und Häufigkeit des Verkehrs) der bezeichneten Unternehmen in ein angemessenes Verhältnis zur Verkehrsnachfrage gebracht werden können.

Artikel 8 Abs. 2 verpflichtet die Luftfahrtbehörden zum Austausch statistischer Unterlagen zur Nachprüfung des Beförderungsangebots, des Verkehrsumfanges sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs. Die Vorschrift ergänzt Artikel 7.

Artikel 9 enthält die Grundsätze, nach denen die auf den vereinbarten Linien anzuwendenden Tarife zu bilden sind.

Artikel 12 bis 14 befassen sich mit dem Meinungsaustausch der Luftfahrtbehörden, der Konsultation zwischen den Vertragsparteien und dem Schiedsverfahren. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zur Ausgleichung möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig.

III. Geltungsbereich

Das Abkommen gilt im Hinblick auf Artikel 5 des Zwölften Teils des Überleitungsvertrages einstweilen nicht für Berlin. Eine Erstreckung des Abkommens und des Gesetzes auf Berlin muß der zukünftigen politischen Entwicklung vorbehalten bleiben.

Bo 16 930 2. 63